

ECCLESIA. STUDIA Z DZIEJÓW WIELKOPOLSKI

TOM 10, 2015

MACIEJ SZCZEPANIAK

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Teologiczny**Pierwsza podróż lotnicza kardynała Augusta Hlonda (1929)
i towarzyszące jej okoliczności**

The first air travel of Cardinal August Hlond (1929) and its circumstances

Posługa biskupia Augusta Hlonda doczekała się licznych opracowań. Ich autorzy często poruszali znaczące aspekty działalności prymasa Polski, jak na przykład rolę prekursora soborowej odnowy¹, opiekę nad wychodźcami² czy też współpracę z duchowieństwem powierzonych mu diecezji³. Szczególne miejsce w bibliografii poświęconej Hlondowi zajmuje jego działalność w episkopacie⁴, tworzenie nowej diecezji na Śląsku⁵ i posługa duszpasterska w archidiecezji poznańskiej, gnieźnieńskiej i warszawskiej⁶. Ze zrozumiałych względów histo-

¹ Por. S. Kosiński, *Kardynał August Hlond jako prekursor soborowej odnowy w świetle własnych wypowiedzi*, „Seminare” 2 (1975), s. 7-32.

² Por. J. Bakalarz, *Kardynał August Hlond jako duchowy opiekun polskiej emigracji*, „Studia Gnesnensia” 7 (1982-83), s. 37-68; B. Kołodziej, *Opieka duszpasterska nad wychodźcami polskimi do roku 1939*, Poznań 2003.

³ Por. M. Banaszak, *Kapłani i problemy kapłańskie w działalności ks. prymasa A. Hlonda jako arcybiskupa gnieźnieńskiego i poznańskiego w latach 1926-1939*, „Nasza Przyszłość” 42 (1974), s. 141-167.

⁴ Por. S. Wilk, *Episkopat Kościoła katolickiego w Polsce w latach 1918-1939*, Warszawa 1992; S. Zimniak, *Il cardinale August Hlond Primate della Polonia*, Roma 1999; *Ksiądz kardynał dr August Hlond prymas Polski: działalność i dzieła*, oprac. J. Śliwiok, Katowice 1998.

⁵ Por. *Biskup August Hlond i jego diecezja*, red. J. Myszor, Katowice 2013; J. Myszor, *Ks. August Hlond i okoliczności powstania diecezji katowickiej*, [w:] *Ksiądz kardynał August Hlond. Działalność duszpasterska i społeczna. W 75-lecie powstania diecezji katowickiej. Materiały posesyjne*, Katowice 2000, s. 13-20.

⁶ Por. M. Banaszak, *Kardynał Prymas August Hlond jako arcybiskup gnieźnieński i poznański w latach 1926-1939*, [w:] *W służbie Kościoła poznańskiego*, red. L. Bielerzewski, Poznań 1974, s. 229-265; S. Kosiński, *August Hlond 1926-1948*, [w:] *Na stolicy prymasowskiej w Gnieźnie i Poznaniu. Szkice o prymasach Polski w okresie niewoli narodowej i w II Rzeczypospolitej*, red. F. Lenort, Poznań 1982, s. 319-370.

ryków interesują również jego wojenne losy i wkład w propagowanie sprawy polskiej za granicą⁷. Znaczącą pozycję bibliograficzną stanowi dwutomowa monografia poświęcona działalności kard. Hlonda w nowej rzeczywistości PRL-u⁸.

Do tej bogatej bibliografii autor niniejszego artykułu pragnie dorzucić refleksję nad jedną z cech osobowości kard. Augusta Hlonda – zainteresowaniem lotnictwem. Już w 1929 r. – a więc w początkach lotnictwa cywilnego w Europie – arcybiskup Gniezna i Poznania udał się do Rzymu w swą pierwszą podróż lotniczą. Prymas był zapewne jednym z pierwszych kardynałów, który zdecydował się na przelot samolotem, co budziło zrozumiałe zainteresowanie środków społecznego przekazu. Celem niniejszego artykułu jest próba odtworzenia podróży kard. Hlonda do Rzymu w 1929 r. i towarzyszących jej okoliczności. Wydaje się, że pewne aspekty tej wyprawy rzucają interesujące światło na osobowość prymasa Polski.

Podróż do Wiecznego Miasta związana była z uroczystościami beatyfikacyjnymi ks. Jana Bosko, założyciela zgromadzenia księży salezjanów, z którego wywodził się kard. Hlond, jedyny salezjanin w ówczesnym kolegium kardynalskim. Przeloty rozłożone były na trzy dni i odbywały się etapami: z Poznania do Katowic oraz z Katowic do Wiednia samolotami polskich linii lotniczych Lot, a następnie z Wiednia przez Wenecję do Rzymu samolotami włoskiej linii Transadriatica. Podróż powrotną prymas odbył samolotami jedynie do Wenecji i do Wiednia, skąd pociągiem udał się przez Pragę do Poznania.

POZNAŃ-WIEDŃ

Początki lotnictwa cywilnego w Polsce sięgają wprawdzie 1921 r., ale rzeczywisty rozwój ruchu lotniczego nastąpił dopiero pod koniec lat dwudziestych⁹. Od 1 stycznia 1929 r. – w związku z wejściem w życie nowego prawa o lotnictwie¹⁰ –

⁷ Por. S. Wilk, *Wyjazd kardynała Augusta Hlonda z Polski i jego starania o powrót do kraju na początku II wojny światowej*, „Seminare” 1 (1975), s. 201-230. Zob. także A. Baraniak, *Misja opatrnościowa kardynała prymasa Hlonda w okresie wojny światowej 1939-1945*, „Nasza Przyszłość” 42 (1974), s. 169-194; A. Wietrzykowski, *Vir Ecclesiae – Ks. Kard. August Hlond w świetle osobistych wspomnień*, „Miesięcznik Kościelny Archidiecezji Poznańskiej” 25 (1974) 3-4, s. 79-92.

⁸ Por. J. Pietrzak, *Pełnia prymasostwa. Ostatnie lata prymasa Polski kardynała Augusta Hlonda 1945-1948*, t. 1-2, Poznań 2009.

⁹ Pierwszymi towarzystwami lotniczymi działającymi na terenie Rzeczypospolitej były Aero-Targ (w 1921 r. w czasie Targów Poznańskich), Aerolloyd (od 1922 r. w Warszawie, później pod nazwą Aerolot) i Aero (od 1925 r. w Poznaniu). Linie oferowały przeloty pomiędzy Warszawą a Poznaniem, Krakowem, Gdańskiem i Lwowem, por. J. Liwinski, *Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym*, „Lotnictwo” 11 (2008), nr 10, s. 70-77.

¹⁰ *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym*, Dz.U. 1928 nr 31 poz. 294.



Na lotnisku poznańskim przed odlotem J. E. Ks. Kardynała Prymasa do Rzymu. Od lewej stoją: zawiadowca portu lotniczego pilot Kortylewski, inż. Rybicki, kierownik ruchu Lewicki, ks. kanonik Rułkowski, kierown. oddz. poz. „Lotu” Śmiałowski, ks. infułat Kłos, kapelan ks. Prymasa ks. Mędlewski, J. Em. ks. Kardynał Prymas Hłond, wicedyr. „Lotu” inż. Krzyżkowski, ks. biskup Radoński, ks. biskup Dymek, ks. kanonik Zborowski, ks. infułat Adamski, ks. kanonik Ruciński, prezes poz. dyr. Kol. Państw. inż. Ruciński. Fot. Józef Dziennik, Poznań



**Pierwszy lot aeroplanem X. Kardynała-
Prymasa z Poznania do Rzymu.**

Dnia 27 ub. m. X. Kardynał - Prymas Dr. Hłond odleciał samolotem do Rzymu na uroczystości beatyfikacyjne X. Jana Bosko. (Zobacz artykuł na str. 11.)

Il. 1. Kardynał August Hłond przed wylotem z Poznania do Rzymu w 1929 r., „Wielkopolska Ilustracja” 3 (1929), nr 35; „Przewodnik Katolicki” 35 (1929), nr 23

istniejące wcześniej linie Aerolot i Aero połączyły się w państwowo-samorządowe towarzystwo komunikacji powietrznej pod nazwą *Linje Lotnicze Lot sp. z o.o.*¹¹. Lotnisko na poznańskiej Ławicy w początkach działalności Lot-u miało bezpośrednio połączenie jedynie z Warszawą, ale z okazji otwarcia Powszechnej Wystawy Krajowej – 27 maja – uruchomiono także loty do Katowic¹². Na pokładzie płatowca w pierwszym rejsie do stolicy Górnego Śląska poleciał kard. August Hlond.

Prymas wykorzystał okazję, by w ten sposób po raz pierwszy w życiu udać się z Poznania do Rzymu samolotem. Na dwa dni przed wylotem zapowiadał swą podróż arcybiskupowi Francescowi Marmaggiemu, nuncjuszowi apostolskiemu w Polsce: *pojutrze lecę z Poznania do Rzymu, z noclegiem po drodze w Katowicach i w Wiedniu. 29 maja o godz. 16.30 będę na lotnisku Littorio w Rzymie*¹³.

W niedzielę poprzedzającą wyjazd kard. Hlond w katedrze poznańskiej udzielił sakry biskupiej nowemu sufraganowi, ks. Walentemu Dymkowi. Biskup Dymek był też jedną z osób, które towarzyszyły prymasowi dzień później w drodze na lotnisko. „Kurier Poznański” tak opisywał to wydarzenie:

¹¹ Lot w początkach działalności dysponował płatowcami Junkers i Fokker. *Oba typy płatowców, które należą do najlepszych, dają maksymalne gwarancje bezpieczeństwa i zabezpieczają największą regularność komunikacji powietrznej oraz wszelkie wygody w podróży pasażerom – Linje Lotnicze Lot Sp. z ogr odp. Reorganizacja komunikacji powietrznej w Polsce*, „Lotnik” 9 (1929), nr 1, s. 7. Nowe linie lotnicze budziły coraz większe społeczne zainteresowanie. W prasie opisywano wyczyny polskich lotników, jak choćby padające rekordy prędkości: *Niedawno samolot „Lotu” przebył przestrzeń Poznań – Warszawa (380 km) w przeciągu 73 minut, tj. leciał z szybkością przeciętną 260 km na godzinę. W dniu 28 lutego br samolot komunikacyjny L. L. Lot przebył drogę z Katowic do Wiednia w ciągu 80 minut. Biorąc pod uwagę, iż trasa powietrzna między wymienionymi miastami wynosi 344 km, zauważamy, że samolot leciał z przeciętną szybkością 258 km na godzinę. O sprawności polskiego lotnictwa komunikacyjnego świadczy dobitnie fakt, iż w dniu osiągnięcia rekordu, tj. 28 lutego br, z portu lotniczego w Wiedniu, z powodu złych warunków atmosferycznych nie kursowały żadne samoloty komunikacyjne, a więc ani austriackiego Tow. „Austroflug”, ani też włoskiego „Transadriatica” do Wenecji, ani francuskiego „Cidna” do Pragi, ani wreszcie niemieckiego „Lufthansa” do Monachium – Komunikacja lotnicza*, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 70, s. 6.

¹² Zapowiadano je już w kwietniu: *Uruchomienie nowych linii lotniczej komunikacji pasażerskiej: Toruń-Bydgoszcz-Gdańsk i Poznań-Łódź-Katowice, mających na celu połączenie Poznania z najważniejszymi osiedlami kraju w czasie trwania P. W. K. nastąpi z dniem 1 kwietnia – Nowe linie lotnicze*, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 66, s. 8. Ostatecznie regularne przeloty na trasie Poznań-Katowice zainaugurowano 27 maja. Linia okazała się w 1929 r. drugą najbardziej uczęszczaną trasą lotniczą w Polsce (po linii Poznań-Bydgoszcz) – w stosunku do liczby miejsc przewieziono 70,7% pasażerów, łącznie 382 pasażerów, 5073 kg bagażu i ładunku oraz 94 kg poczty. Dla porównania na trasie Katowice-Wiedeń w 1929 r. przewieziono łącznie 145 pasażerów – 36% pasażerów w stosunku do liczby miejsc, 3748 kg bagażu i ładunku oraz 813 kg poczty, por. *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1930, s. 141.

¹³ AH [dalej: Acta Hlondiana], t. IV, cz. 1, s. 37: kard. August Hlond do abp. Francesco Marmaggiego, 25.5.1929.

W poniedziałek została uruchomiona stała pasażerska komunikacja lotnicza pomiędzy Poznaniem a Katowicami. Pierwszy samolot z Poznania odleciał w poniedziałek popołudniu i wylądował w Katowicach o godz. 18.45. Pierwszy samolot z Katowic odleciał w kierunku Poznania wczoraj o godzinie 8 rano.

Pierwszym samolotem nowej linii odleciał do Katowic J. Em. ks. Kardynał-Prymas, odbywający podróż powietrzną do Rzymu. Na lotnisku powitał Dostojnego Pasażera prezes poznańskiej Dyr Kol. Państw. inż. Ruciński, a im. zarządu Linij Lotniczych «Lot» wicedyrektor inż. Krzyczkowski z Warszawy.

Ponadto na lotnisko przybyli księża biskupi Radoński i Dymek, ks. ks. infułaci Adamski, Kłos, ks. ks. kanonicy Zborowski, Ruciński i Rutkowski, kierownik oddziału poznańskiego spółki „Lot” p. Smulski i in.¹⁴

Także „Przewodnik Katolicki” relacjonował to zdarzenie pod znamienym tytułem *Pierwsza podróż samolotem Ks. Kardynała Prymasa*¹⁵. W tygodniku zamieszczono fotografię, przedstawiającą prymasa na lotnisku Ławica z osobami towarzyszącymi, wykonaną tuż przed wylotem samolotu do Katowic¹⁶. Podobne zdjęcie znajdujemy w czasopiśmie „Wielkopolska Ilustracja”¹⁷. Oprócz wymienionych w relacji „Kuriera” osób widać tam również *zawiadowcę portu lotniczego Kortylewskiego, inż. Rybickiego, kierownika ruchu Lewickiego*¹⁸, a także pilota i mechanika. Na stopniach samolotu stoi prymas, tuż obok sekretarz arcybiskupa, ks. Nikodem Mędlewski, który towarzyszył mu w podróży do Rzymu.

Przelot do Katowic obsługiwany był przez popularny w Europie jednosilnikowy dolnopłat Junkers F-13¹⁹. Na zdjęciu w „Wielkopolskiej Ilustracji” wyraźnie widoczne jest pokrycie samolotu – charakterystyczna grubożłobkowana blacha falista z duraluminium, opatentowana przez Huga Junkersa. Za silnikiem z przodu kadłuba znajdowała się kabina pilotów. Samolot zabierał maksymalnie

¹⁴ *Komunikacja lotnicza Poznań-Katowice*, „Kurier Poznański” 24 (1929), nr 244, s. 4.

¹⁵ *Pierwsza podróż samolotem Ks. Kardynała Prymasa*, „Przewodnik Katolicki” 35 (1929), nr 23, s. 11.

¹⁶ *Pierwsza podróż samolotem Ks. Kardynała Prymasa*, „Przewodnik Katolicki” 35 (1929), nr 23, s. 12.

¹⁷ „Wielkopolska Ilustracja” 3 (1929), nr 35, s. 2.

¹⁸ Tamże.

¹⁹ *Jeden z pierwszych pasażerskich samolotów świata, Junkers F 13, powstał wkrótce po zakończeniu I wojny światowej – prototyp oblatano 25 czerwca 1919 r. Samolot zbudowano w bardzo nowoczesnym układzie wolnonośnego, kabinowego dolnopłata konstrukcji całkowicie metalowej. F 13 był produkowany w wielu wersjach różniących się głównie zastosowanymi silnikami. Do zakończenia produkcji w 1933 r. zbudowano łącznie 318 egz. tego typu. [...] Junkers F 13 był pierwszym samolotem użytkowanym przez polskie linie lotnicze (Aerolloyd, Aerolot, a od 1929 – PLL LOT) do regularnych przelotów pasażerskich. W latach 1922–25 zakupiono 16 tych maszyn – D. Donald, *Samoloty lotnictwa cywilnego. Od 1920 do 1964*, Warszawa 2000, s. 11. Dane techniczne samolotu: długość: 9,60 m, masa własna: 1150 kg, masa startowa maksymalna: 1730 kg, pułap praktyczny: 400 m, zasięg: 950 km.*

czterech pasażerów podróżujących w zamkniętej, przeszklonej i ogrzewanej kabinie. Podróż z Poznania do Katowic trwała dwie i pół godziny, samolot osiągał prędkość 170 km/h²⁰.

Prymas doleciał do stolicy Górnego Śląska w poniedziałek wieczorem na lotnisko w Muchowcu, położone nieopodal centrum miasta. „Polak-Katolik” tak opisywał ceremonię powitania: „*Onegdaj wieczorem przybył do Katowic samolotem z Poznania Prymas Polski ks. Kardynał Hlond w towarzystwie sekretarza ks. Mędlewskiego. Ks. Kardynała powitał na lotnisku ks. Biskup dr Lisiecki w otoczeniu duchowieństwa, prezydent miasta Katowic dr Kocur, brat ks. Kardynała dr Jan Hlond oraz przedstawiciele prasy*”²¹. *Przybycie J. Em. ks. Kardynała-Prymasa samolotem wywołało w Katowicach olbrzymie zainteresowanie*”²² – dodawano w „*Kurierze Poznańskim*”.

Po nocy spędzonej w Katowicach, we wtorek rano²³, samolotem Lot-u prymas udał się do Wiednia. Podróż trwała znów dwie i pół godziny, rejsy obsługiwały takie same jednopłaty F-13. Prymasowi w dalszej podróży towarzyszył jeszcze jego brat, prowincjał zgromadzenia salezjanów w Polsce, ks. Antoni Hlond²⁴. Samolot wylądował szczęśliwie na wiedeńskim lotnisku Aspern, położonym we wschodniej, lewobrzeżnej części miasta. Powitanie prymasa w Wiedniu udokumentowano na kilku fotografiach, które znajdują się w Archiwum Salezjańskim Inspektorii Pilskiej (można na nich rozpoznać charakterystyczny budynek dworca lotniczego, widać też, że samolot Lot-u był zarejestrowany pod numerem P-PALM)²⁵. Ilustrację z Aspern opublikowano w *Przewodniku polskiej komunikacji lotniczej i rozkładzie lotów z 1932 r.*, jako zachętę do podróżowania samolotem²⁶.

W Wiedniu, podobnie jak w Katowicach, konieczny był nocleg. W ten sposób prymas nawiedzał dwa ważne dla niego miasta, gdzie pracował bezpośrednio przed objęciem posługi w Poznaniu i Gnieźnie – jako prowincjał salezjański w Wiedniu i jako administrator apostolski, a potem pierwszy ordynariusz diecezji w Katowicach²⁷.

²⁰ Por. www.junkers.de/flugzeuge/junkers-f-13 [dostęp: 3.12.2014].

²¹ *Ks. Prymas Hlond*, „*Polak-Katolik*” 20 (1929), nr 143, s. 1.

²² *Ks. Kardynał Hlond wyjechał samolotem do Rzymu*, „*Kurier Poznański*” 24 (1929), nr 242, s. 2.

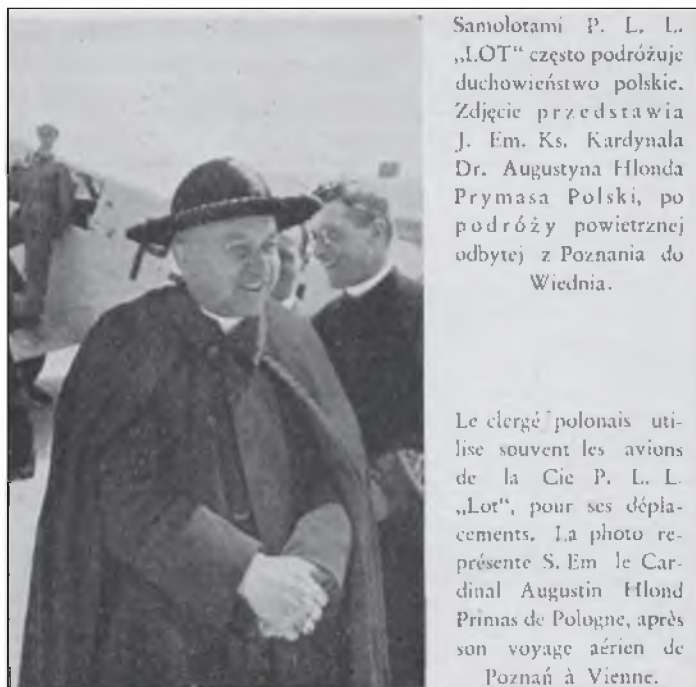
²³ Rejs według rozkładu odbywał się o godz. 10.25, *Rozkład lotów*, „*Lotnik. Ilustrowany Miesięcznik Poświęcony Lotnictwu i Jego Technice*” 9 (1929), nr 6, okładka.

²⁴ *Ks. Kardynał Hlond wyjechał samolotem do Rzymu*, „*Kurier Poznański*” 24 (1929), nr 242, s. 2.

²⁵ Fotografie opublikowano w artykule R. Kulczyński, J. Wąsowicz, *Prymas Polski kard. August Hlond i lotnictwo na fotografii. Rekonesans z badań archiwalnych*, „*Grot. Zeszyty Historyczne Poświęcone Historii Wojska i Walk o Niepodległość*” 12 (2011), nr 34/35, s. 194-196.

²⁶ *Przewodnik polskiej komunikacji lotniczej i rozkład lotów ważny od 1 maja do 30 września 1932*, s. 18.

²⁷ Tak kard. Hlond mówił o stolicy Austrii w 1928 r.: *Wiedeń jest dla mnie głęboko przeżytym wspomnieniem. Wiedeń był kiedyś dla mnie jak gdyby programem, Wiedeń pozostaje dziś jeszcze dla mnie miastem umiłowanym, wzorowym, i gdy o nim myślę, znajduję bodziec do nowych prac* –



Il. 2. Kardynał August Hlond na lotnisku Aspern w Wiedniu w drodze do Rzymu w 1929 r., *Przewodnik polskiej komunikacji lotniczej i rozkład lotów ważny od 1 maja do 30 września 1932*

WIEDEŃ-RZYM

Trzeci etap podróży lotniczej odbył się w środę, 29 maja. Przeloty na trasie Wiedeń-Wenecja, zazwyczaj z międzylądowaniem w Grazu, zapewniała od sierpnia 1926 r. włoska linia lotnicza Transadriatica²⁸, realizując to połączenie naprzemiennie z austriackimi liniami Österreichische Luftverkehrs AG. Lot z wiedeńskiego lotniska Aspern o godzinie 9 obsługiwany był znowu przez jednomotorowca Junkers F-13, wyposażonego jednak we włoski silnik Fiat A/20 – dzięki czemu samolot miał rozwijać prędkość ponad 200 km/h²⁹. Podróż trwała trzy godziny. Na

Przemówienie wygłoszone w Zakładzie Salezjańskim w Wiedniu 12 XII 1928, [w:] A. Hlond, Dzieła, t. 1, Toruń 2003, s. 223.

²⁸ Por. *Regio Decreto-Legge 4 dicembre 1927. Approvazione di una nuova conversione relativa all'impianto ed esercizio della linea aerea commerciale Roma-Venezia-Vienna*, „Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” 69 (1928), nr 63, s. 1138-1143. W 1929 r. Transadriatica przewiozła łącznie 4377 pasażerów i 97632 kg bagażu, poczty i ładunków, pokonując w przestworzach 686 826 km, por. A. Vianello, *Transadriatica 3.000.000 di km. 18 agosto 1926 – 18 agosto 1931, Venezia 1931*. W tym samym czasie Lot przewiózł łącznie 15056 pasażerów, 492814 kg ładunków, bagażu i poczty, przebywając drogę powietrzną długości 1552216 km, por. *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1930, s. 140.

²⁹ Por. A. Vianello, *Transadriatica 3.000.000 di km. 18 agosto 1926 – 18 agosto 1931, Venezia 1931*.

lotnisku w Wenecji na prymasa Polski oczekiwali *dyrektorzy instytucji salezjańskich, don Molinari i don Cattaneo, jak również grupa polskich pielgrzymów*³⁰.

Lotnisko G. Nicelli, noszące imię bohaterskiego pilota wojskowego z czasów I wojny światowej, położone w północnej części wyspy Lido di Venezia, wyposażone w trawiasty pas startowy o długości 950 m, było od 1926 r. pierwszym cywilnym portem lotniczym we Włoszech i jednocześnie siedzibą linii Transadriatica³¹. W budynkach lotniska, oprócz stacji kontroli ruchu lotniczego i stacji telegraficzno-telefonicznej, mieściły się kasy, stanowiska obsługi bagażowej, posterunek policji i cła oraz restauracja³². Wylot w kierunku Wiecznego Miasta nastąpił tego samego dnia po krótkim odpoczynku, o godzinie 13.35 – *godzinka postoju: Wenecja zasługuje na kwadrans kontemplacji, a o tej porze warto też posilić istoty żyjące*³³ – czytamy w jednym z opisów podróży lotniczej z Wiednia do Rzymu. O *przerwie obiadowej w Wenecji* wspomniano także w relacji „Przewodnika Katolickiego” z podróży prymasa³⁴.

Trasę z Wenecji do Rzymu (Transadriatica zainaugurowała to połączenie w lutym 1927 r.) obsługiwały już większe samoloty Junkers G-24, wyposażone w trzy silniki Isotta Fraschini Asso 500 Cav., pozwalające rozwinąć w przestworzach prędkość ponad 200 km/h³⁵. Jednopłaty zabierały na pokład dziewięciu pasażerów i były wyposażone w toaletę. Lądowanie na lotnisku Littorio na północnych obrzeżach Rzymu nastąpiło tuż po godzinie 16. *Przybył tu samolotem z Wiednia Ks. Kardynał Prymas Hlond. Samolot wylądował na lotnisku Littorio o godz. 16 m. 5. Ks. Kardynała powitał na lotnisku szereg dostojników Kościoła i oo. salezjanów*³⁶ – relacjonował „Polak-Katolik”. Przy okazji podkreślano, iż prymas *całą podróż do Rzymu odbył drogą powietrzną, a jego przybycie na lotnisko rzymskie oczekiwane było z wielkim zainteresowaniem, gdyż pierwszy to raz tym współczesnym środkiem komunikacji posługiwał się Kardynał, co zrobiło ogólnie doskonałe wrażenie. Ks. Kardynała oczekiwali w chwili przybycia na lotnisko Ambasador Rzpltej przy Watykanie Skrzyński i Ambasador Rzpltej przy Kwirynale Przeździecki oraz pełny skład obu Ambasad, jako też liczni przedstawiciele*

³⁰ *La beatificazione di don Bosco. L'arrivo del Primate della Polonia*, „Il Messaggero” 51 (1929), nr 129, s. 9.

³¹ Por. F. Barbieri, *L'archivio Giacomelli. Fonti fotografiche per la storia della „Grande Venezia” 1920-1940*, Venezia 2009, s. 40-41; V. Ruffini, *Venezia Porto Aereo*, „Rivista Mensile della Città di Venezia” 8 (1929), nr 5, s. 312.

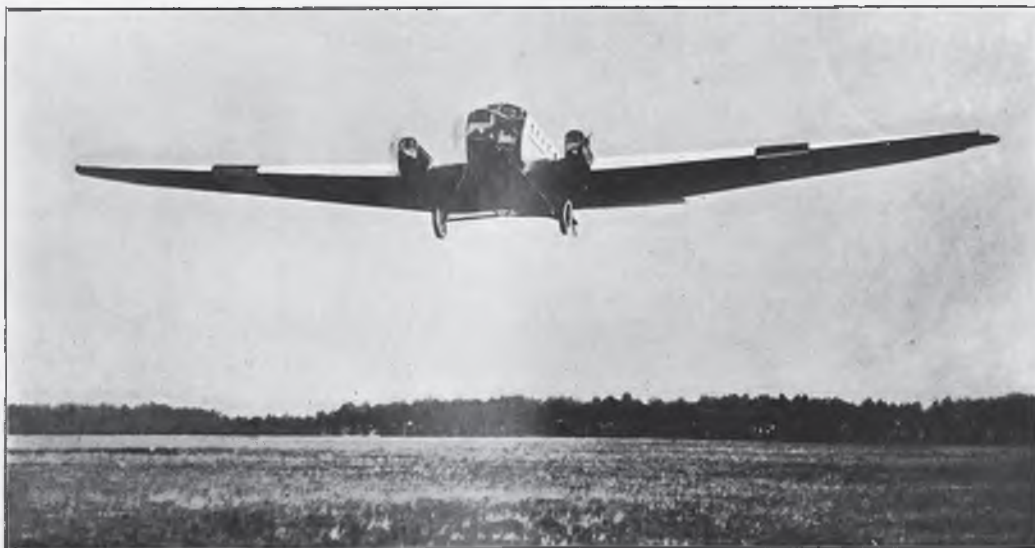
³² V. Ruffini, *Venezia Porto Aereo*, „Rivista Mensile della Città di Venezia” 8 (1929), nr 5, s. 310.

³³ *L'aviazione civile italiana*, „L'Imparziale” 2 (1927), nr 127, s. 1.

³⁴ *Pierwsza podróż samolotem Ks. Kardynała Prymasa*, „Przewodnik Katolicki” 35 (1929), nr 23, s. 11.

³⁵ Por. A. Vianello, *Transadriatica 3.000.000 di km. 18 agosto 1926 – 18 agosto 1931*, Venezia 1931.

³⁶ *Ks. Prymas Hlond w Rzymie*, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 145, s. 1.



Il. 3. Samolot Junkers G-24 na lotnisku w Wenecji i widok wnętrza trójmotorowca,
„Rivista Mensile della Città di Venezia” 8 (1929), nr 5

*kleru, a specjalnie salezjanów*³⁷. *Oto pierwsze przybycia synów don Bosko: Jego Eminencja kard. Hlond, prymas Polski, wszedł do samolotu w Wiedniu, by wysiąść najpierw w Wenecji, a następnie w Rzymie*³⁸ – relacjonował „L'Osservatore Romano”.

POBYT W ITALII

Wizyta prymasa w Wiecznym Mieście związana była z uroczystościami beatyfikacyjnymi ks. Jana Bosko. W sobotę, 1 czerwca, kard. Hlond został przyjęty na audiencji prywatnej przez papieża Piusa XI³⁹. W niedzielę przed południem w bazylice watykańskiej odbyła się uroczystość beatyfikacyjna z udziałem kardynała Camilla Laurentiego, prefekta Kongregacji Świętych Obrzędów, i Rafaela Merry Del Vala, archiprezbitera bazyliki, podczas której odczytano *breve apostolskie* ogłaszające nowego błogosławionego⁴⁰. Po południu miała miejsce uroczystość dziękczynna z udziałem papieża⁴¹. W obydwu wydarzeniach brał udział kard. Hlond, zajmując miejsce przeznaczone dla kardynałów-członków Kongregacji Świętych Obrzędów. Późnym wieczorem na placu św. Piotra pielgrzymi uczestniczyli w widowisku iluminacji bazyliki watykańskiej – *powoli, stopniowo zapalały się światła na kolumnach, filarach, gzymsach, tiarach papieskich i kopułach, coraz wyżej i wyżej, aż do szczytu samego krzyża, setki, tysiące, dziesiątki tysięcy*⁴² – relacjonowali korespondenci „Przewodnika Katolickiego”.

Dzień później prymas wziął udział w audiencji papieskiej dla wspólnoty salezjańskiej na dziedzińcu św. Damazego⁴³. Kardynał przewodniczył również Mszy św. w salezjańskiej bazylice Najświętszego Serca Jezusa w czwartek, 6 czerwca o godz. 10, w ramach *triduum* dziękczynnego za beatyfikację ks. Bosko⁴⁴.

Następnie prymas udał się do Turynu, by uczestniczyć w dalszych obchodach ku czci nowego błogosławionego. W bazylice Matki Bożej Wspomożycielki kard. Hlond wygłosił przemówienie z *miłością synowską i wyrobioną wymo-*

³⁷ Ks. Prymas Hlond, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 146, s. 1.

³⁸ *Gli arrivati e gli attesi*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 126, s. 3.

³⁹ Por. *Nostre informazioni*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 128, s. 3.

⁴⁰ Por. *La solenne Beatificazione del Venerabile Don Giovanni Bosco. La cerimonia di ieri nella Basilica Vaticana*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 129, s. 1.

⁴¹ Por. *La solenne Beatificazione del Venerabile Don Giovanni Bosco. La visita del Santo Padre*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 129, s. 1.

⁴² *Dzień beatyfikacji X. Jana Bosko*, „Przewodnik Katolicki” 35 (1929), nr 25, s. 3.

⁴³ *Il pellegrinaggio dei pellegrini salesiani*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 130, s. 3.

⁴⁴ *Feste per la beatificazione del Ven. Don Bosco*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 126, s. 3.

wą, [...] *doskonałą także w posługiwaniu się językiem włoskim*⁴⁵ – relacjonowano na łamach „L'Osservatore Romano”. Podczas *triduum* w Turynie arcybiskup poznański i gnieźnieński przewodniczył także Mszy św. pontyfikalnej.

Z Turynu prymas udał się do Mediolanu, gdzie uczestniczył w poświęceniu samolotu, którym polscy lotnicy zamierzali dolecieć do Ameryki. Na dworcu kolejowym w Mediolanie prymasa witali przedstawiciele władz, konsul polski oraz *grono osób z pośród kolonji polskiej*. [...] *W godzinach popołudniowych Kardynał udał się do Aerodromu w Taliedo, gdzie dokonał poświęcenia samolotu konstrukcji Caproni'ego, na którym lotnicy polscy kpt. Kowalczyk i Klisz mają dokonać lotu z Mediolanu do Nowego Jorku. Na uroczystości poświęcenia samolotu obecni byli m.in. konsul polski p. Caproni i kilka zaproszonych osób. Chrzestną matką samolotu była pani Hulicka. Samolot otrzymał nazwę „Polska”.* Po poświęceniu samolotu lotnicy polscy dokonali na nim *krótkiego lotu*⁴⁶ pisano w prasie. Na samolocie Caproni Ca-87, ufundowanym ze składek Polonii amerykańskiej (noszącym w rzeczywistości imię „Polonia”), umieszczono godło Rzeczypospolitej. Na zdjęciach z uroczystości, obok kard. Hlonda, widoczni są porucznik pilot rezerwy z PLL Lot Włodzimierz Klisz i kapitan pilot z 3. Pułku Lotniczego Adam S. Kowalczyk, a także konsul generalny RP w Mediolanie Otton Hubicki⁴⁷. Lot przez Atlantyk nie udał się jednak, przerwano go w Irlandii, po otrzymaniu wiadomości o katastrofie na Azorach samolotu Amiot-123, który z polską załogą także próbował dolecieć do Ameryki.

Z Mediolanu prymas powrócił do Rzymu. Na zakończenie pobytu w Italii kard. Hlond wziął udział w spotkaniu pielgrzymów archidiecezji poznańskiej i gnieźnieńskiej z papieżem Piusem XI. Odkonduło się ono 28 czerwca w Sali Konsystorialnej Pałacu Apostolskiego, uczestniczyła w nim grupa 150 wiernych, której przewodniczył ks. Stanisław Koźlik, 36-letni proboszcz nowo ustanowionej poznańskiej parafii pw. Świętej Trójcy. *Jego Świątobliwość, po tym jak okrążył salę dając wszystkim do pocałowania swą prawicę, skierował krótkie i ojcowskie słowo pozdrowienia i przywitania do synów i córek, którzy przybyli z miejsc dobrze mu znanych. Wyraził przy tym radość zobaczenia ich wokół siebie pod przewodnictwem ich i jego kardynała, przy tak znaczącej obecności kleru*⁴⁸ – pisano w „L'Osservatore Romano”. Pius XI, w przemówieniu tłumaczonym przez prymasa, nazwał Polskę ukochanym krajem i wyraził nadzieję, że wręczone pielgrzymom medale będą przypominały im piękne rzymskie dni i spotkanie z papieżem.

⁴⁵ *Il triduo solenne di Torino in onore del Beato Bosco. Le visite dei cardinali*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 137, s. 4.

⁴⁶ *Prymas Hlond w Mediolanie*, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 162, s. 1.

⁴⁷ Narodowe Archiwum Cyfrowe, <http://audiovis.nac.gov.pl/haslo/358:39/> [dostęp: 30.4.2015].

⁴⁸ *Nostre informazioni*, „L'Osservatore Romano” 69 (1929), nr 151, s. 3.

RZYM-WIEDEN

Tuż po uroczystościach Świętych Apostołów Piotra i Pawła kard. Hlond wyruszył w podróż do Ojczyzny, tym razem przemierzając drogę powietrzną jedynie do Wiednia, skąd przez Pragę udał się do Poznania. Jak informował „Il Giornale d'Italia”, tuż przed wylotem prymas *zechciał udać się z wizytą do pracowni prof. Soro, by zapoznać się z pracami nad pomnikiem „Ara all'Aviatore d'Italia”* [Ołtarz włoskiego lotnika], *a towarzyszyli mu generał De Silva i konsul Pedrotti*⁴⁹. Społeczny komitet pod patronatem włoskiej królowej Heleny zabiegał o poparcie znanych osób dla projektu monumentu wychwalającego *wielkość Włoch w chwale niebios*, jak o tym świadczy pismo skierowane w tym czasie przez generała Gambina do przewodniczącego włoskiego parlamentu⁵⁰. Zdaniem korespondenta „Kuriera Warszawskiego”, wizyta prymasa i zapoznanie się z projektem pomnika, który miał stanąć na wzgórzu Gianicolo, była wyrazem *sympatii dla lotnictwa włoskiego*⁵¹. *Pisma dzisiejsze komentują sympatycznie wizytę prymasa, podkreślając, że najważniejszy dygnitarz Kościoła w Polsce odbywa stale podróże do Rzymu samolotem* – konkludował dziennikarz, przytaczając opinię o wyrażnie hiperbolicznym charakterze. Kilka dni później korespondent „Kuriera Warszawskiego” twierdził nawet, że według wiadomości pism mediolańskich państwo watykańskie będzie miało *pole awiacyjne dla komunikacji regularnej powietrznej, a decyzja w tym sensie zapadła podobno pod wpływem prymasa Polski, kardynała Hlonda, który jest zdecydowanym zwolennikiem podróży powietrznej*⁵².

Lot Transadriatyką z Rzymu do Wiednia miał miejsce w poniedziałek, 1 lipca. Samolot wystartował z lotniska Littorio o godzinie 9, przerwa w Wenecji trwała od godziny 11.45 do 13.05. Prymasowi towarzyszył do Wenecji rektor rzymskiego Papieskiego Instytutu Polskiego, kapłan archidiecezji poznańskiej i kanonik Kapituły Metropolitalnej, ks. prał. Tadeusz Zakrzewski. W dzienniku „Il Popolo di Roma” zanotowano, że do Wenecji dotarł *kard. Honl, prymas Polski, wraz ze swoim sekretarzem i z ks. prałatem Zkwecky z Kolegium Polskiego w Rzymie, który chciał mu towarzyszyć aż do lotniska granicznego*⁵³. Autor no-

⁴⁹ *La partenza del card. Hlond*, „Il Giornale d'Italia” 29 (1929), nr 159, s. 5.

⁵⁰ Archivio Storico della Camera dei Deputati, Incarti di Segreteria (1848-1943), fasc. 18, Mostra a beneficio dell'ara dell'aviatore, k. 89: gen. Giuseppe Gambino do Ekscelencji [Giovanniego Giuratiego], 18.8.1929. Do honorowych członków komitetu należeli znaczący politycy partii faszystowskiej – były premier Paolo Boselli oraz ministrowie rządu Mussoliniego: Italo Balbo (lotnictwa), Dino Grandi (spraw zagranicznych), Costanzo Ciano (poczty i komunikacji) i Michele Bianchi (robót publicznych).

⁵¹ *Sympatie prymasa Polski dla lotnictwa włoskiego*, „Kurier Warszawski” 109 (1929), nr 179, s. 5.

⁵² *Pole awiacyjne w Citta Vaticano*, „Kurier Warszawski” 109 (1929), nr 185, s. 3.

⁵³ *Il cardinale Primate della Polonia parte in aeroplano per Varsavia*, „Il Popolo di Roma” 6 (1929), nr 157, s. 2.

tatki nie tylko zniekształcił nazwiska prymasa i ks. Zakrzewskiego, ale podał też błędną informację na temat docelowego punktu podróży Hlonda: *Kardynał wyruszył natychmiast liniowym samolotem trójmotorowym do Wiednia, skąd drogą lotniczą udał się do Warszawy*⁵⁴ (w rzeczywistości w Wiedniu prymas przesiadł się na pociąg do Pragi).

WYPADEK LOTNICZY W WENECJI

Według bp. Edmunda Nowickiego, wówczas studenta prawa kanonicznego na Uniwersytecie Gregoriańskim w Rzymie, ks. Tadeusz Zakrzewski, *późniejszy biskup pomocniczy w Łomży, a potem biskup płocki [miał] tę słabość (o której ks. kard. Hlond oczywiście nie wiedział), że nie mógł patrzeć z wyżyn (choćby z I piętra) ani spoglądać na kogoś patrzącego z wyżyn*⁵⁵. Podróż z prymasem do Wenecji mogła dla niego niespodziewanie zakończyć się tragicznie: *gdy ks. Zakrzewski miał następnym samolotem wracać z Wenecji do Rzymu, samolot jeszcze prawie nad lotniskiem rozbił się, jednak w ten sposób, że nikt z pasażerów nie zginął. Po jakimś czasie podstawiono inny samolot i tym ks. prał. Zakrzewski, którego oczekiwałem na lotnisku, wrócił do Rzymu*⁵⁶ – wspominał bp Nowicki.

Wydarzenie zostało opisane w lokalnym dzienniku „Il Popolo di Trieste”:

Odlot trójmotorowca obsługującego trasę Wenecja-Rzym linii lotniczej Wiedeń-Rzym został naznaczony wypadkiem, który na szczęście nie wyrządził szkód pasażerom, wśród których znajdowały się znaczące osobistości. Tego ranka o godz. 11.45 przybywał lotem z Rzymu kard. Honos, prymas Polski, razem ze swoim sekretarzem i ks. prał. Zweczy, z Kolegium Polskiego w Rzymie, który zechciał mu towarzyszyć aż do lotniska granicznego. Kardynał wyruszył w dalszą podróż liniowym trójmotorowcem do Wiednia, skąd będzie kontynuował podróż lotniczą do Warszawy. Ks. prał. Zweczy zajął zaś miejsce w trójmotorowcu odlatującym o godz. 13.30 do Rzymu, razem z sześcioma innymi pasażerami, a ściśle z dziennikarzem amerykańskim Gile, z państwem Mac Donald, również Amerykanami, z posłem De Pretis, panią Fini z Rzymu i księciem Della Rocca.

Trójmotorowiec, pilotowany przez Umberto Bianchini⁵⁷, z mechanikiem Holzem i radiotelegrafistą Di Leo na pokładzie, zaledwie oderwał się od pasa startowego i dotarł nawet nie do jego końca, był zmuszony zniżyć się. Prawy boczny silnik zmniejszył obroty i wyłączył się w chwili skrętu. Pilot zdołał ominąć artyleryjską baterię Gradenigo, która wznosi się około ośmiu metrów po prawej stronie pasa i pięknym

⁵⁴ Tamże.

⁵⁵ E. Nowicki, *Wielkoduszny wobec błędzących*, [w:] *Kardynał August Hlond. Prymas Polski. Współcześni wspominają Sługę Bożego kard. Augusta Hlonda*, oprac. W. Necel, Poznań 1993, s. 65.

⁵⁶ Tamże.

⁵⁷ Bianchini należał do pilotów Transadriatyki mających największą liczbę godzin nalotu (do 30 czerwca 1931 r. miał na koncie 429026 km), por. A. Vianello, *Transadriatica 3.000.000 di km. 18 agosto 1926 – 18 agosto 1931*, Venezia 1931.

manewrem, który ukazał po raz kolejny doskonałe zdolności pilotów Transadriatyki, usadowił maszynę na wydmach plaży, ratując pasażerów przed pewną katastrofą.

Skrzydło doznało bardzo ciężkich uszkodzeń i podczas gdy podwozie uderzało w ziemię, kabina usadowiła się na plaży bez żadnych obrażeń dla pasażerów, a to dzięki dużej grubości skrzydła, które zachowało się jak poduszeczka. Wszystkie dzieścię osób, które wsiadły do maszyny, pozostały całkowicie nietknięte, i podczas gdy na miejsce zdarzenia udawało się kierownictwo i obsługa Transadriatyki, pasażerowie odlatywali natychmiast innym samolotem. Dotarła do nas wiadomość, iż samolot dotarł do Rzymu o czasie⁵⁸.

Reklama z 1930 r. *Bezpośrednia linia z Rzymu do Wenecji i Wiednia jest obsługiwana przez Transadriatica od 1926 roku: NIE BYŁO NIGDY ŻADNEGO WYPADKU*⁵⁹ nie brała, jak widać, pod uwagę cytowanego tu incydentu lotniczego. Wypadek musiał mieć miejsce około godziny 13.35, gdy prymas był już w powietrzu w drodze do Wiednia. Wiemy, że zdarzenie zrobiło na nim ogromne wrażenie. Kardynał Hlond dowiedział się o wypadku już w Poznaniu, właśnie od ks. Nowickiego, który tak wspominał rozmowę z prymasem:

Krótko potem wyjechałem do kraju na wakacje, a gdy ks. kard. Hlondowi opowiedziałem przygodę ks. Zakrzewskiego, był niezmiernie przejęty; musiałem wszystko w szczegółach drugi raz opowiadać. Ksiądz kardynał Hlond powtarzał: „Jakie szczęście, że się nie zabił, spędzono by winę na mnie”. Warto nadmienić, że ks. kardynał Hlond był wówczas jedynym z bardzo nielicznych dostojników kościelnych, który podróżował samolotem. Podziwiano to i przypisywano ogólnej jego charakterystyce. Mówiono żartobliwie: „Der fligende Hollander”. Po dwukrotnym opowiedzeniu przygody ks. Zakrzewskiego Ksiądz Kardynał prosił, bym za godzinę wrócił do niego na obiad. Pierwszy raz wówczas byłem u ks. kardynała Hlonda na obiedzie. W czasie obiadu znów musiałem na żądanie Kardynała po raz trzeci szczegółowo relacjonować przygodę ks. prał. Zakrzewskiego. Ksiądz Kardynał słuchał na nowo w wielkim napięciu⁶⁰.

Sam ks. Zakrzewski listownie relacjonował wypadek prymasowi w następujących słowach:

Podróż do Wenecji odbył z W. Eminencją nader mile wspominam, wracałem również samolotem, chociaż nie bez przygód, gdyż zaraz po wyruszeniu z Wenecji rozbił się na lotnisku tak, że samolot poszedł na stare żelazo. Łaska Boża że nam się nic nie stało, przypisuję to w całej pełni opiece bł. Andrzeja Boboli, którego relikwie miałem przy sobie. Katastrofa nie wpłynęła jednak na mnie ujemnie, gdyż przesiadłem się zaraz do innej maszyny i wraz z towarzyszami – co prawda zdekompletowanymi, bo nie wszystkim nerwy dopisały – dobiłem z opóźnieniem godzinnym do Rzy-

⁵⁸ *Movimentato decollaggio del trimotore Venezia-Roma*, „Il Popolo di Trieste” 9 (1929), nr 156, s. 8.

⁵⁹ Por. www.timetableimages.com/ttimages/transadr.htm [dostęp: 3.12.2014].

⁶⁰ E. Nowicki, *Wielkoduszny wobec błędzących*, dz. cyt., s. 65-66.

mu. *Chociaż, Bogu dzięki – gazety zataiły całą dysgrację, pewną sensację wywołało to jednak*⁶¹.

Pierwsza podróż lotnicza prymasa kryła więc w sobie także niespodzianki. Z czasem okazało się, że historia wypadku lotniczego zaczęła żyć własnym życiem i kilka miesięcy później, kiedy prymasa hospitalizowano w poznańskim szpitalu sióstr elżbietanek z powodu przeziębienia i choroby serca⁶², w prasie pojawiła się plotka, iż uczestniczył on w wypadku lotniczym w Wenecji. Katolicka Agencja Prasowa prostowała wiadomość w słowach: *Niektóre ajencje i pisma podały wiadomość, że J. Em. ks. kardynał prymas Hlond uległ w ostatnich dniach wypadkowi lotniczemu w Wenecji w powrotnej drodze z Rzymu. Wiadomość powyższa jest całkowicie niezgodna z prawdą, gdyż J. Em. w ciągu ostatnich miesięcy nie wyjeżdżał za granicę*⁶³. O zaniepokojeniu z powodu informacji prasowych świadczą niektóre telegramy słane w tej sprawie do Poznania: *Prosimy o natychmiastowe informacje o Ks. Prymasie. A mianowicie był czy nie był w tych dniach w Rzymie, miał czy nie miał wypadku na aeroplanie w Wenecji! Czy prawda, że obecnie jest chory w klinice Sióstr Elżbietanek? Gazety publikują... no i prostują, a tu my z tego wszystkiego jesteśmy ... no jak powiedzieć? Głupi! W tej chwili telefonuje mi i prosi o informacje Prałat Colli z Nuncjatury i w imieniu Nuncjusza prosił o informacje, ale ja tu nic nie wiem, a więc proszę choćby telegraficznie nas powiadomić. Ks. Prymasowi złożyć w naszym imieniu życzenia powrotu do zdrowia no i kon gratulacje że cało wyszedł z aeroplanu*⁶⁴. Biskupowi podlaskiemu z kolei prymas dziękował za życzliwy telegram w tej sprawie: *Jestem wprawdzie w lecznicy, ale nie po wypadku lotniczym, tylko po złośliwej grypie, z którą ostatnio wróciłem z Warszawy. Jeżeli Pan Bóg da, wrócę w piątek do swych zajęć. Pogłoska o wypadku z samolotem powstała w Warszawie i nie ma żadnej podstawy. Staram się odbywać loty bez przypadków i mam przeczucie, że śmiercią lotnika nie umrę. Zresztą, jak Pan Bóg chce*⁶⁵.

POWRÓT DO POZNANIA

Powrotna podróż prymasa z Rzymu do Poznania przebiegała na szczęście bez problemów. Polska Agencja Telegraficzna relacjonowała: *Dnia 1 b.m. o godz. 16.30 przybył do Wiednia samolotem na lotnisko Aspern w drodze powrotnej z Włoch Kardynał Prymas dr Hlond, powitany przez posła Rzeczypospolitej Pol-*

⁶¹ AH, t. V, cz. 5, s. 119: ks. Tadeusz Zakrzewski do kard. Augusta Hlonda, 10.7.1929.

⁶² *Jego Eminencja ks. kardynał Hlond*, „Kurier Warszawski” 109 (1929), nr 340, s. 3.

⁶³ *Nieprawdziwa wiadomość o ks. prymasie*, „Kurier Warszawski” 109 (1929), nr 339, s. 7.

⁶⁴ AH, t. V, cz. 4, s. 280: ks. Tomasz Kopa SDB do ks. Jana Kasprzyka SDB, 11.12.1929.

⁶⁵ AH, t. IV, cz. 1, s. 24: kard. August Hlond do bp. Henryka Przeździeckiego, 11.12.1929.

skiej w Wiedniu, p. Badera oraz przez członków tutejszego poselstwa. Ks. Prymas zamieszkał w klasztorze oo. Salezjanów⁶⁶. Poseł Bader zapowiadał zresztą w liście wysłanym do Rzymu swą obecność na lotnisku Aspern⁶⁷.

Następnego dnia kard. Hlond złożył w Wiedniu szereg wizyt oficjalnych, zaś po południu odwiedził posła Rzeczypospolitej Polskiej p. Badera⁶⁸. Dnia 3 lipca o godzinie 8 rano prymas wyruszył koleją do Pragi⁶⁹. Zajeżdżający na dworzec Wilsona pociąg wiedeński powitano dźwiękami hymnu „Orla”. Gdy w drzwiach salonówki ukazał się ks. Prymas, orkiestra zagrała polski hymn narodowy. Wysiadającego księcia Kościoła powitali na wstępie poseł polski w Pradze dr Grzybowski wraz z personelem naszego poselstwa oraz przybyli już uprzednio na uroczystości Polacy. [...] Ks. Prymas przeszedł przed kompanią członków „Orla”, poczem J. Eminencję zaprowadzono do wspianiałego pokoju recepcyjnego, gdzie dostojnego Gościa oczekiwali ks. Biskupi z arcybiskupem praskim dr Kordaczem na czele. [...] Thum, zalegający plac przed dworcem, zgotował prymasowi Polski żywiołową owację, a auto, otoczone konną banderją „Orla”, z trudem torowało sobie drogę⁷⁰. W Pradze kardynał uczestniczył w uroczystościach tysiąclecia męczeństwa św. Wacława. Był obecny na wspianiałym garden party w przepięknym parku OO. Premonstratensów⁷¹, razem z kard. Francisem Bournem, arcybiskupem Westminsteru, nuncjuszem Pietro Ciriaci i abp. Józefem Teodorowiczem, brał też udział w uroczystym pochodzie młodzieży ulicami Pragi⁷² oraz w akademii polskiej, podczas której wygłosił płomienne przemówienie o budowie nowej Polski⁷³.

Z Pragi 6 lipca kard. Hlond udał się wprost do Poznania⁷⁴. Pociąg pospieszny na stację kolejową w Poznaniu przybył następnego dnia rano o godz. 6.40⁷⁵.

⁶⁶ Ks. Prymas Hlond, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 177, s. 1; por. J. E. Ks. Prymas Hlond w Wiedniu, „Kurier Warszawski” 109 (1929), nr 178, s. 5.

⁶⁷ Eminencjo, szczerze uradowałem się wiadomością o przybyciu Eminencji do Wiednia i z prawdziwą przyjemnością pośpieszymy witąć Eminencję na lotnisku – AH, t. V, cz. 2, s. 142; Karol Bader do kard. Augusta Hlonda, 26.6.1929.

⁶⁸ Ks. Prymas Hlond, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 177, s. 1.

⁶⁹ Ks. Prymas Hlond, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 178, s. 1.

⁷⁰ Wielkie dni Złotej Pragi, „Kurier Poznański” 24 (1929), nr 311, s. 1-2.

⁷¹ Przyjęcie Polaków w Pradze, „Kurier Poznański” 24 (1929), nr 310, s. 11.

⁷² Por. W 1000-lecie św. Wacława, twórcy państwa czeskiego, „Wielkopolska Ilustracja” 3 (1929), nr 42, s. 6.

⁷³ Por. Wielkie dni Złotej Pragi, „Kurier Poznański” 24 (1929), nr 315, s. 1-2; Słowa Prymasa Polski na uroczystościach św. Wacława w Pradze, „Dziennik Poznański” 71 (1929), nr 156, s. 2.

⁷⁴ Ks. Prymas Hlond, „Polak-Katolik” 20 (1929), nr 182, s. 1; por. Kard. Bourne wyjechał do Polski. Ks. Kard. Hlond powraca do Poznania, „Kurier Poznański” 24 (1929), nr 308, s. 3.

⁷⁵ Powrót Ks. Prymasa, „Dziennik Poznański” 71 (1929), nr 154, s. 6.

PODRÓŻ LOTNICZA – NOWE DOŚWIADCZENIE

Podróż kard. Hlonda samolotem z Poznania do Rzymu i z powrotem była z pewnością ciekawym przeżyciem. Prymas spędził w powietrzu jedenaście godzin w drodze do Wiecznego Miasta i sześć godzin w drodze powrotnej. Przelot polskimi i włoskimi samolotami był zapewne dość kosztowny. Za bilet Lot-u z Poznania do Wiednia trzeba było zapłacić 150 złotych (Poznań-Katowice 67 zł, Katowice-Wiedeń 83 zł)⁷⁶, lot Transadriaticą kosztował 800 lirów (Wiedeń-Rzym, ok. 370 zł⁷⁷). Pasażer mógł zabrać na pokład bagaż do 15 kg, a za każdy kilogram nadbagażu trzeba było zapłacić tyle samo co za sam bilet. Zabronione było przewożenie aparatów fotograficznych⁷⁸. W czasach, gdy nauczyciel szkoły powszechnej zarabiał średnio 350 zł miesięcznie, prezes Rady Ministrów blisko 2000 zł, a murarz 400 zł⁷⁹, za bilet w jedną stronę do Rzymu trzeba więc było zapłacić 520 zł. Niewykluczone jednak, że kard. Hlond, przynajmniej na liniach Lot-u, korzystał ze specjalnych zniżek, które przysługiwały choćby urzędnikom państwowym (75%), posłom i senatorom oraz członkom korpusu dyplomatycznego (50%). Kancelaria prymasa już wcześniej skutecznie zapewniła przyznanie arcybiskupowi poznańskiemu i gnieźnieńskiemu, który posiadał paszport dyplomatyczny, darmowych biletów kolejowych na terenie całej Rzeczypospolitej⁸⁰.

Podczas podróży do Rzymu kard. Hlond korzystał z lotnisk na poznańskiej Ławicy, Katowice-Muchowiec, Aspern w Wiedniu, Lido di Venezia i rzymskiego Littorio. Z wymienionych portów lotniczych jedynie poznańskie lotnisko do dziś obsługuje cywilny ruch pasażerski. Lotnisko Aspern w Wiedniu już nie istnieje, zaś w Muchowcu, na Lido i na noszącym dziś nazwę Urbe lotnisku w Rzymie lądują jedynie małe prywatne samoloty.

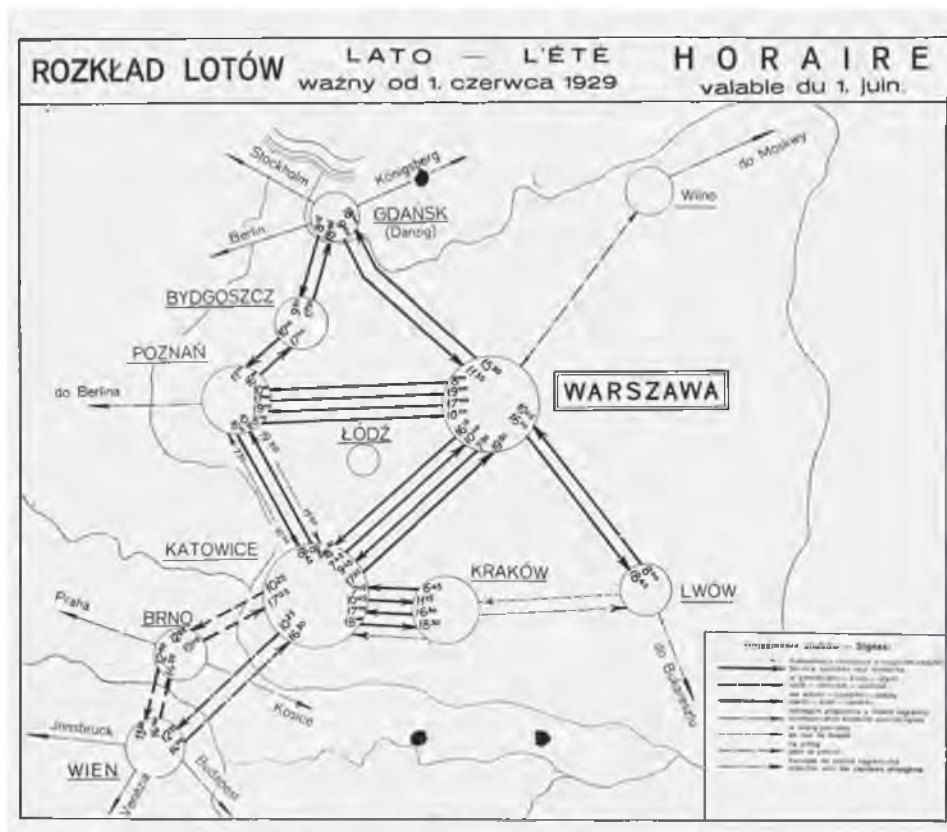
⁷⁶ Por. *Rozkład lotów*, dz. cyt., okładka.

⁷⁷ Według kursu walut obcych w 1929 r., por. *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1930, s. 247.

⁷⁸ Por. Polskie Linie Lotnicze Lot, *Rozkład lotów i taryfy*. Lato 1929.

⁷⁹ Por. *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1930, s. 316-320.

⁸⁰ Por. AH, t. IV, cz. 2, s. 8: ks. L. Borkowski do abp. Augusta Hlonda, 19.7.1926 (*Biuro Episkopatu ma zaszczyt przesłać Waszej Ekszelencji paszport dyplomatyczny, opatrzone potrzebnymi wizami, prosząc o łaskawe położenie podpisu przy słowach: „podpis właściciela”. Jednocześnie Biuro referuje Waszej Ekszelencji, że starania o bilet bezpłatnej jazdy na kolejach Rzeczypospolitej Polskiej będą zrobione jutro*); AH, t. IV, cz. 2, s. 8: ks. L. Borkowski do abp. Augusta Hlonda, 10.7.1926 (*Mam zaszczyt przesłać Waszej Ekszelencji „bilet bezpłatnej jazdy w obrębie wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych” i życzyć szczęśliwej podróży*). O służbowych zniżkach przysługujących w komunikacji lotniczej wspominał kierownik Katolickiej Agencji Prasowej, ks. Zygmunt Kaczyński: *Wybieram się w przyszłym tygodniu na trasę kilkudniową aeroplanem Bukareszt-Sofja-Saloniki i z powrotem. Okazuje się, że nowym Douglasem można w ciągu jednego dnia przebyć trasę Warszawa-Konstantynopol lub Ateny. Korzystam ze specjalnych zniżek dla KAP-owej*, Archiwum Archidiecezjalne w Katowicach, KBA 178, 26.6.1936, k. 78: ks. Zygmunt Kaczyński do bp. Stanisława Adamskiego.



Il. 4. Rozkład lotów linii lotniczych LOT (1929), ze zbiorów Archiwum Państwowego w Katowicach

W 1929 roku europejskie lotnictwo pasażerskie było z pewnością nowym zjawiskiem, przeżywającym swój rozkwit, budzącym zainteresowanie społeczne. *Pełne bezpieczeństwo i niemal 100 procentowa regularność, z jaką pracuje nasze lotnictwo komunikacyjne, zdobywa samolotowi z dniem każdym poważniejsze a należne mu miejsce w dziedzinie nowoczesnych środków lokomocji*⁸¹ – pisano w prasie. Latanie samolotem było też z pewnością nowym doświadczeniem. *Przyloty i odloty są regulowane rozkładem lotów, który zapewnia możliwość przejazdów. Można latać codziennie, za wyjątkiem niedziel, kiedy to piloci i samoloty odpoczywają, nie tylko u nas, ale na całym świecie* – pisał w 1929 roku Vittorio Ruffini, próbując jak najdokładniej oddać zjawisko włoskiej awiacji⁸².

⁸¹ *Komunikacja powietrzna w czerwcu*, „Kurier Poznański” 24 (1929), nr 319, s. 6.

⁸² V. Ruffini, *Venezia Porto Aereo*, „Rivista Mensile della Città di Venezia” 8 (1929), nr 5, s. 314.

Ten nowoczesny sposób podróżowania spotkał się z zainteresowaniem prymasa Polski, którego podziwiano za odwagę. Potwierdza to wypowiedź ks. Juliana Chróścickiego, który bliżej poznał kard. Hlonda dopiero po II wojnie światowej w Warszawie: *W okresie, gdy podróżowanie samolotem stanowiło jeszcze pewne ryzyko, kardynał Hlond odważnie korzystał z tego środka lokomocji*⁸³. Ksiądz Wacław Kneblewski, podróżnik i publicysta, tuż po pierwszej podróży prymasa kreślił śmiałą wizję duszpasterstwa, w którym pomaga samolot: *Mówi się o projektowanym lotnisku watykańskim, któreby Watykan łączyło bezpośrednio z całym światem, a jeżeliby już nie Papież dosiadał powietrznego ptaka, by lecieć na jego skrzydłach, jak już latają do swych owieczek misjonarze w egzotycznych krajach, to będą używali tej komunikacji jego najbliżsi pracownicy, kardynałowie i inni dostojnicy, co już tak chwalebnie zapoczątkował purpurat polski, nasz Prymas ks. kard. A. Hlond*⁸⁴. Niewątpliwie zachowanie prymasa było dla Lot-u wymarzoną reklamą, co zauważali publicyści. *Polskie linje powietrznej komunikacji pasażerskiej nie mogłyby sobie wymarzyć lepszej propagandy dla swej sprawnej działalności i dla bezpieczeństwa samolotu jako środka komunikacji, niż podróż J. E. ks. Kardynała Prymasa. Oto bowiem jeden z największych dostojników Kościoła i Państwa powietrznym szlakiem, drogą na Katowice, Wiedeń i Wenecję, dąży na uroczystości kościelne do stolicy papieskiej, udawadniając tem samem, że samolot dawno już przestał być niebezpiecznym przyrządem, przeznaczonym tylko dla sportowców*⁸⁵.

Podróże lotnicze prymasa spotykały się zapewne z różnymi reakcjami. W 1939 r., po śmierci kard. Aleksandra Kakowskiego, na antenie Polskiego Radia prymas wspominał, że arcybiskup warszawski, *sam nie lubiąc szybkiej jazdy, zawsze się niepokoił, że nie zwracam uwagi na fantazję, z jaką mnie mój szofer po kraju wozi, a już cały się wzdrygał, gdy słyszał o moich podróżach samolotem*⁸⁶. Dla innych przykład prymasa musiał być jednak zachętą, choćby dla arcybiskupa mohylewskiego Edwarda Roppa, rezydującego w Poznaniu. W 1932 r. w *Przewodniku polskiej komunikacji lotniczej i rozkładzie lotów* zamieszczono fotografię kard. Hlonda i abp. Roppa z podpisem: *Samolotami PLL LOT często podróżuje duchowieństwo polskie. Zdjęcie przedstawia kard. Hlonda po podróży*

⁸³ J. Chróścicki, *Wspomnienie*, <http://hlond.blogspot.com/2010/09/ks-julian-chroscicki-wspomnienie.html> [dostęp: 12.12.2014].

⁸⁴ W. Kneblewski, *Nowoczesna technika w granicach Watykanu*, „Radjo”, R. 5 (1930), nr 29, s. 7.

⁸⁵ *Podróż J. E. Ks. Prymasa*, „Wielkopolska Ilustracja” 3 (1929), nr 35, s. 2.

⁸⁶ A. Hlond, *Przemówienie radiowe Wspomnienie o śp. Kardynale Aleksandrze Kakowskim*, 3.1.1939, „Miesięcznik Kościelny Archidiecezji Gnieźnieńskiej i Poznańskiej”, R. 54 (1939), nr 1-2, s. 12. Upodobanie do szybkiej jazdy samochodem musiało być powszechnie znane, skoro ks. Antoni Baraniak, sekretarz prymasa, ubolewał w 1938 r., że *samochód powrócił z remontu i czeka na Waszą Eminencję, ale tłoki są nowe i dlatego przez dłuższy czas będzie trzeba jeździć powoli*, AH, t. IV, cz. 7, s. 69; ks. Antoni Baraniak do kard. Augusta Hlonda, 24.6.1938.

powietrznej odbytej z Poznania do Wiednia. Gorącym zwolennikiem komunikacji lotniczej jest J. E. Ks. Arcybiskup Edward Ropp Metropolita Mohylowski⁸⁷. W 1930 r. ks. Bronisław Żongołłowicz tak wspominał podróż 78-letniego wówczas biskupa: [Ropp] *leci jutro do Warszawy, przelot 2 godziny. Przyleciał do Poznania, powiada, że miło i zdrowo*⁸⁸.

Jakie były wrażenia kard. Hlonda z pierwszej podróży samolotem? W liście skierowanym do biskupa przemyskiego w 1932 r. znajdujemy niejako recenzję podróży do Rzymu z 1929 r. Prymas odpowiadał bp. Anatolowi Nowakowi na pytanie o możliwość udania się do Wiecznego Miasta z wizytą *ad limina* samolotem: *Pomysł podróży samolotowej dobry, tylko należałoby spytać lekarza, czy zezwoli. Do Wiednia lecieć nie bardzo warto. Natomiast naprawdę skraca podróż i trud lot Wiedeń-Rzym. Odlatuje się z Wiednia o 9ej rano, jest się na Lido w południe, a już po obiedzie, bo o drugiej po południu, odlatuje się do Rzymu, gdzie się ląduje przed piątą. Ale nad Alpami wzbija się samolot nieraz do wysokości 4000 metrów*⁸⁹.

To, co zapewne widział z okien samolotu prymas, barwnie relacjonował Vittorio Ruffini, opisując podróż lotniczą z Wiednia do Wenecji. *Pola, drogi, rzeki, jeziora [...]. Góry, Alpy. Jakież wspaniałe widowisko. Na białym tle śniegu cień samolotu, rzucany przez promienie słońca, wydawał się jak wielki krzyż pchnięty przez nieznaną siłę, pokonujący z nadzwyczajną szybkością szczyty i doliny kolosalnego łańcucha górskiego. Od czasu do czasu samolot podskakiwał, tracił nagle wysokość: parę metrów. Miało się wrażenie znalezienia się chwilowo w zawieszeniu w przestrzeni kabiny [...] Chmury, białe jak wata płyną, omijają boki samolotu, początkowo pojedyncze, potem zgrupowane, gęstniejące, zrosnięte ze sobą, nakładające się na siebie, uformowały morze o wywierającym wielkie wrażenie pięknie, szerokie bez granic, przywodzące na myśl sugestywne obrazy regionów arktycznych*⁹⁰.

Loty samolotem stały się dla prymasa Hlonda jednym z ułatwiających pełnienie posługi duszpasterskiej sposobów podróżowania, zwłaszcza po Polsce. Kilka miesięcy po podróży do Rzymu prymas informował bp. Arkadiusza Lisieckiego, że przybędzie do Katowic *16 grudnia samolotem o godz. 15.45*⁹¹,

⁸⁷ Przewodnik polskiej komunikacji lotniczej i rozkład lotów ważny od 1 maja do 30 września 1932, s. 18.

⁸⁸ B. Żongołłowicz, *Dzienniki 1930-1936*, oprac. D. Zamojska, Warszawa 2004, s. 17.

⁸⁹ AH, t. IV, cz. 21, s. 55: kard. A. Hlond do bp. A. Nowaka, 28.12.1932.

⁹⁰ V. Ruffini, *Venezia Porto Aereo*, „Rivista Mensile della Città di Venezia” 8 (1929), nr 5, s. 318.

⁹¹ *Dziękuję serdecznie Waszej Eksc. za łaskawe zaproszenie na obchód srebrnego jubileuszu kapłańskiego. Przybędę do Katowic dnia 16 grudnia samolotem o godz. 15.45 i po złożeniu wizyty W. Eksc. wyjadę samochodem do Oświęcimia, gdzie już od dawna spodziewają się mnie Ks. Ks. Salezjanie. Przenocuję tam i wrócę do Katowic na oficjalne śniadanie, na którym jeżeli W. Eksc. pozwoli,*

w 1930 r. abp Bolesław Twardowski ubolewał, że nie zdążył pożegnać prymasa na lotnisku we Lwowie i zobaczył jedynie samolot, który właśnie wzniósł się w niebo⁹², w 1935 r. Hlond zapowiadał kard. Kakowskiemu, że przybędzie wkrótce samolotem na Okęcie⁹³. Nic nie wskazuje jednak na to, by prymas powtórzył lotniczą podróż z Poznania do Wiecznego Miasta, choć opinia o częstym podróżowaniu samolotem do Rzymu wyrażana była niejednokrotnie. W 1939 r., po śmierci Piusa XI, „Dziennik Poznański” cytował prywatną agencję prasową La Corrispondenza, która widziała w Hlondzie, podróżującym rzekomo *rokrocznie samolotem do Rzymu*, kandydata na papieża: *Prymas Hlond jest Polakiem, ale należy do wielkiej rodziny Salezjańskiej i bliski jest, jak nikt inny kulturze włoskiej. Młody wiekiem, bowiem urodził się w r. 1881, świetny ten książę kościoła jest w pełni rozkwitu swych sił fizycznych i intelektualnych. Jest człowiekiem czynu i aktywności nieustannej. Przyzwyczajony jest corocznie niemal przybywać do Rzymu samolotem, co stanowi dla niego również mały wysiłek, jak dla kogo innego krótka przechadzka zdrowotna. Z tych wszystkich względów kard. Hlond znajduje się na pewno wśród niewielkiej liczby najpoważniejszych kandydatów*⁹⁴. Wydaje się jednak, że prymas wolał do Rzymu podróżować pociągiem, o czym świadczą jego oficjalne podróże przed II wojną światową i po jej zakończeniu: w 1930 r., w 1933 r., w marcu i w listopadzie 1934 r., w 1937 r., w 1938 r., w 1939 r., w 1946 r.⁹⁵ i w 1948 r. Podróż pociągiem była relatywnie krótsza i być może wygodniejsza⁹⁶, nie wymagała też dokonywania rezerwacji z dużym wyprzedzeniem. Dla przykładu, po śmierci Piusa XI (11 lutego 1939 r.), prymas

powiem krótki toast. Po herbacie u mego brata chętnie spędziłbym wieczór z W. Eksc. i odjechałbym do Poznania o godz. 20.00 – AH, t. V, cz. 10 s. 134; kard. August Hlond do bp. Arkadiusza Lisieckiego, 23.11.1929.

⁹² *Pospieszam, aby wyrazić wielką przykrość, jakiej doznałem przed kilku godzinami. Konferencja, na której ocenialiśmy plany mającego się budować kościoła X. X. Salezjanów we Lwowie, przeciągnęła się za godz. 12 w pół. Mimo szybkiej jazdy nie zdołałem stanąć na lotnisku, aby pożegnać Waszą Eminencję. Samolot właśnie wzniósł się w górę, gdy do portu dojeżdżałem* – AH, t. IV, cz. 28, s. 52; abp Bolesław Twardowski do kard. Augusta Hlonda, 11.7.1930.

⁹³ *Przybędę w czwartek samolotem na Okęcie o godz. 15.20, a odjadę w sobotę o godz. 15.35 na Bydgoszcz* – AH, t. IV, cz. 21 s. 86; kard. Hlond do kard. Kakowskiego, 19.3.1935.

⁹⁴ *Ks. Prymas Hlond czołowym kandydatem do tiary papieskiej pisze półoficjalna agencja watykańska z okazji omawiania Konklawe*, „Dziennik Poznański” 81 (1939), nr 38, s. 1.

⁹⁵ Prymas planował podróż do Zurychu samolotem, a stamtąd pociągiem do Rzymu, lecz *kombinacje lotnicze się nie udały* – J. Pietrzak, *Pełnia prymasostwa. Ostatnie lata prymasa Polski kardynała Augusta Hlonda 1945-1948*, t. 1, Poznań 2009, s. 333.

⁹⁶ W 1937 r., w liście do ks. Augustyna Bianchiego SDB, kard. Hlond prosił o zarezerwowanie specjalnego przedziału przeznaczonego dla kardynałów w pociągu relacji Przełęcz Brenneńska – Rzym; wyrażał też nadzieję, że jeszcze kardynałowie i ich sekretarze mogą podróżować za darmo, AH, t. IV, cz. 7, s. 100; kard. August Hlond do ks. Augustyna Bianchi SDB, 27.4.1937. W 1938 r. zwracał się z podobną prośbą, planując podróż na trasie Postumia – Triest – Turyn – Rzym oraz Rzym – Tarvisio, AH, t. IV, cz. 7, s. 102; kard. August Hlond do ks. Augustyna Bianchi SDB, 13.5.1938.

wyruszył z Poznania w niedzielę, 12 lutego o godz. 17.16, docierając do Rzymu przez Berlin (godz. 21), Monachium (godz. 6.20) i Przełęcz Brenneńską (godz. 10.25) w poniedziałek w późnych godzinach wieczornych (godz. 22.55)⁹⁷.

Podróż kard. Hlonda z Poznania do Rzymu na beatyfikację założyciela salezjanów odbyła się jeszcze przed przyjęciem obowiązującej do dzisiaj tzw. konwencji warszawskiej, dokumentu regulującego międzynarodowy przewóz lotniczy, i miała wiele punktów stykowych z rodzącym się wówczas lotnictwem cywilnym. Prymas podróżował samolotem, odwiedził rzymską pracownię, w której powstawał pomnik poświęcony lotnikom, poświęcił polski statek powietrzny, którym zamierzano przebyć Atlantyk. Mało brakowało, a uczestniczyłby w wypadku lotniczym. W środkach społecznego przekazu widziano w nim protagoniście, człowieka nowoczesnego, z jego inspiracji – według informacji medialnych – w Watykanie miało nawet powstać lotnisko. Realizację planów podróży do Rzymu ułatwiły pewne okoliczności, jak choćby uruchomienie linii lotniczej z Poznania do Katowic podczas trwania Powszechnej Wystawy Krajowej. Decyzja o podjęciu „wyzwania” wynikała z pewnością z jego cech charakteru: *Był trzeźwym realistą, [...] był człowiekiem współczesności, [...] mówił że chrześcijaństwo nie opuszcza nowoczesnego człowieka*⁹⁸. Jednocześnie jego spojrzenie na ewangelizację i duszpasterstwo brało pod uwagę możliwość korzystania z nowoczesnych środków. W liście pasterskim z 1935 r. przekonywał: *Kościół był zawsze pionierem nauki, mecenasem sztuki, budowniczym kultury, a naraz miałby się sprzeciwiać postępowi? Przeciwnie! Wprzega cuda postępu w służbę swego posłannictwa. [...] Wszystko uznaje, co nowe, postępowe, kulturalne, byleby się nie kłóciło z Chrystusem, z prawem Bożym i etyką ewangeliczną*⁹⁹.

BIBLIOGRAFIA

Materiały archiwalne

Acta Hlondiana. Materiały do życia i działalności kard. Augusta Hlonda, prymasa Polski 1881-1948, t. I-VI.

Archivio Storico della Camera dei Deputati, Incarti di Segreteria (1848-1943).

Archiwum Archidiecezjalne w Katowicach, Kancelaria Biskupa Adamskiego (1930-1939).

⁹⁷ Por. *Wyjazd ks. Kardynała-Prymasa do Rzymu*, „Kurier Poznański” 34 (1939), nr 71, s. 2; *Kardynałowie przybywają*, „Kurier Poznański” 34 (1939), nr 72, s. 1; *Amtliches Kursbuch Sommer 1939*, http://www.deutsches-kursbuch.de/7_109.htm [dostęp: 30.4.2015].

⁹⁸ I. Posadzy, *Sylwetka duchowa Kardynała Augusta Hlonda*, „Nasza Przeszłość” 42 (1974), s. 284.

⁹⁹ A. Hlond, *Listy pasterskie*, Poznań 1936, s. 163.

Prasa

- „Dziennik Poznański” (1929-1939)
- „Il Giornale d’Italia” (1929)
- „Il Messaggero” (1929)
- „Il Popolo di Roma” (1929)
- „Il Popolo di Trieste” (1929)
- „Kurier Poznański” (1929-1939)
- „Kurier Warszawski” (1929)
- „L’Imparziale” (1927)
- „L’Osservatore Romano” (1929)
- „Lotnik” (1929)
- „Polak-Katolik” (1929)
- „Przewodnik Katolicki” (1929)
- „Rivista Mensile della Città di Venezia” (1929)
- „Wielkopolska Ilustracja” (1929)

Opracowania

- Bakalarz J., *Kardynał August Hlond jako duchowy opiekun polskiej emigracji*, „Studia Gnesnensia” 7 (1982-83), s. 37-68.
- Banaszak M., *Kapłani i problemy kapłańskie w działalności ks. prymasa A. Hlonda jako arcybiskupa gnieźnieńskiego i poznańskiego w latach 1926-1939*, „Nasza Przeszłość” 42 (1974), s. 141-167.
- Banaszak M., *Kardynał Prymas August Hlond jako arcybiskup gnieźnieński i poznański w latach 1926-1939*, [w:] *W służbie Kościoła poznańskiego*, red. L. Bielerzewski, Poznań 1974, s. 229-265.
- Baraniak A., *Misja opatrnościowa kardynała prymasa Hlonda w okresie wojny światowej 1939-1945*, „Nasza Przeszłość” 42 (1974), s. 169-194.
- Biskup August Hlond i jego diecezja*, red. J. Myszor, Katowice 2013.
- Hlond A., *Listy pasterskie*, Poznań 1936.
- Hlond A., *Przemówienie radiowe Wspomnienie o śp. Kardynale Aleksandrze Kakowskim*, 3.1.1939, „Miesięcznik Kościelny Archidiecezji Gnieźnieńskiej i Poznańskiej”, R. 54 (1939), nr 1-2, s. 12.
- Kardynał August Hlond. Prymas Polski. Współcześni wspominają Sługę Bożego kard. Augusta Hlonda*, oprac. W. Necel, Poznań 1993.
- Kneblewski W., *Nowoczesna technika w granicach Watykanu*, „Radjo”, R. 5 (1930), nr 29, s. 7.
- Kołodziej B., *Opieka duszpasterska nad wychodźcami polskimi do roku 1939*, Poznań 2003.
- Kosiński S., *Kardynał August Hlond jako prekursor soborowej odnowy w świetle własnych wypowiedzi*, „Seminare” 2 (1975), s. 7-32.

- Ksiądz kardynał August Hlond. Działalność duszpasterska i społeczna. W 75-lecie powstania diecezji katowickiej. Materiały posesyjne*, Katowice 2000.
- Ksiądz kardynał dr August Hlond prymas Polski: działalność i dzieła*, oprac. J. Śliwiok, Katowice 1998.
- Kulczyński R., Wąsowicz J., *Prymas Polski kard. August Hlond i lotnictwo na fotografii. Rekonesans z badań archiwalnych*, „Grot. Zeszyty Historyczne Poświęcone Historii Wojska i Walk o Niepodległość” 12 (2011), nr 34/35, s. 194-196.
- Liwski J., *Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym*, „Lotnictwo” 11 (2008), nr 10, s. 70-77.
- Na stolicy prymasowskiej w Gnieźnie i Poznaniu. Szkice o prymasach Polski w okresie niewoli narodowej i w II Rzeczypospolitej*, red. F. Lenort, Poznań 1982.
- Pietrzak J., *Pełnia prymasostwa. Ostatnie lata prymasa Polski kardynała Augusta Hlonda 1945-1948*, t. 1-2, Poznań 2009.
- Posadzy I., *Sylwetka duchowa Kardynała Augusta Hlonda*, „Nasza Przyszłość” 42 (1974), s. 284.
- Przewodnik polskiej komunikacji lotniczej i rozkład lotów ważny od 1 maja do 30 września 1932*.
- Vianello A., *Transadriatica 3.000.000 di km. 18 agosto 1926 – 18 agosto 1931*, Venezia 1931.
- Wietrzykowski A., *Vir Ecclesiae – Ks. Kard. August Hlond w świetle osobistych wspomnień*, „Miesięcznik Kościelny Archidiecezji Poznańskiej” 25 (1974) 3-4, s. 79-92.
- Wilk S., *Episkopat Kościoła katolickiego w Polsce w latach 1918-1939*, Warszawa 1992.
- Wilk S., *Wjazd kardynała Augusta Hlonda z Polski i jego starania o powrót do kraju na początku II wojny światowej*, „Seminare” 1 (1975), s. 201-230.
- Zimniak S., *Il cardinale August Hlond Primate della Polonia*, Roma 1999.
- Żongolłowicz B., *Dzienniki 1930-1936*, oprac. D. Zamojska, Warszawa 2004.

SUMMARY

To the abundant bibliography on the activity of Cardinal August Hlond the author of the article wishes to add a reflection on one of his personality traits – interest in aviation. Already in 1929 – so at the very onset of civil aviation in Europe – the Archbishop of Gniezno and Poznań sojourned to Rome by air. The Primate of Poland was probably one of the first cardinals to venture a flight, attracting understandable attention of the mass media. On the basis of archival materials and press information the article traces the cardinal's journey to Rome for the beatification of the founder of the Salesian Society, Fr. John Bosco.

Thanks to the air travel from Poznań via Katowice, Vienna and Venice to Rome, Cardinal Hlond gained the reputation of a progressive person. Realization of the travel schedule was facilitated by such favorable circumstances as the launching of an air connection from Poznań to Katowice during the Polish General Exhibition.

Keywords

Cardinal August Hlond, Bishop Tadeusz Zakrzewski, civil aviation, Airplane, PLL LOT, Transadriatica, Junkers, St. John Bosco, Poznań-Lawica, Katowice-Muchowiec, Vienna-Aspern, Rome-Littorio